SON OF SIX

Zeitmaschine gefällig? Wir blicken zurück in die Sixties – und blasen mit vollen sechs Rohren ins Hier und Jetzt

MICHAEL AHLSDORF (TEXT), FEARLESS FOTOG (FOTOS)

Die trickreiche Anordnung von Umlenkung und Getriebe verkürzt das Fahrwerk

Es ist fast wie eine Zeitmaschine. Kantiger Prismen-Tank, großspeichig gemoldete Invader-Räder und eine Girder-Gabel mit Überlänge versetzen uns in die frühen Siebziger, als es irgendwie immer auch um Bewusstseinserweiterung ging.

Bewusstseinserweiterung: Da genügt ja schon die Frage, was das eigentlich ist, was da auf zwei Rädern rollt? Und die Skepsis, dass sowas auf zwei Rädern gar nicht rollen kann. Vor den Kopf gestoßen sind wir allemal, und eigentlich müssten wir gleich auch noch Sternchen sehen. Ganz ohne Drogen.

DIE GRÖSSTEN RÄTSEL

Okay, die größten Rätsel lösen wir gleich zu Anfang. Es handelt sich um den luftgekühlten 60er-Jahre Sechszylinder-Boxer eines Chevrolet Corvair, verbaut in einem 71er Savior-Rahmen von Amen, geführt von einer stark modifizierten 48er Girder-Gabel von Indian. Auf den ersten Blick ein typischer Bau aus der Ära der Wilden Siebziger.

Und jetzt die Zeitmaschine: Das Bike ist brandneu. Der US-Amerikaner Alexander »Sandy« Roca hat es in den letzten Jahren zusammengeschraubt. Und er würdigte damit seine Vorgänger, die vor über einem halben Jahrhundert die ersten Projekte mit dem sechzylindrigen Boxer von Chevrolet verwirklichten. So erklärt sich auch sein Name: Son of Six.

Ein paar Premieren hatte die Son of Six schon in den USA. Im Februar 2024 stand sie auf dem Chopperfest in Ventura, Kalifornien, und kassierte gleich mal die Pokale für radikales Design und radikale Konstruktion. Im Juni 2024 stand sie als Special Guest ohne Pokalwertung auf der Born Free Show in Silverado, Kalifornien. Im Mai 2025 wird sie auf dem Quail Gathering vor den Toren von San Francisco zu erwarten sein. Ihre deutsche und europäische Premiere feiert sie nun auf diesen Seiten der CUSTOMBIKE.

VON WEGEN ZEITMASCHINE

Nun ist es keine Premiere, einen Automotor zu einem Motorradmotor umzufrickeln. Aber sie könnten es leichter gehabt haben, diese Vorgänger aus den 60er- und 70er-Jahren, zumindest in Hinsicht auf die Besorgung der Teile. Damals sollte der Corvair sowas wie ein amerikanischer Volkswagen werden, Dutzendware, umso leichter zu kriegen, weil niemand ihn haben wollte.

ES IST KEINE PREMIERE, EINEN AUTOMOTOR ZU EINEM MOTORRADMOTOR UMZUFRICKELN. ABER DIE TEILE MÜSSEN ERSTMAL BESORGT SEIN

Die Dell'Orto-Vergaser sind heute noch zu kriegen. Mit den anderen Teilen dürfte das nicht so einfach sein

Sandy Roca und der Chef von Retro Nation präsentieren die Son of Six. Unten: Mit einem verkürzten Primärkasten kann das Getriebe über der Umlenkung platziert werden

Mit einer Fußwippe wird die Kupplung betätigt. Ach ja, die Bremse. Es wurde ein Simplex-Trömmelchen. Der Sound des Six bringt kleine Kinder zum Heulen und soll sogar Tote erwecken

Fragt den Sandy mal, wie man heute an so einen Corvair-Motor rankommt. Und dann noch an einen Latham-Kompressor, den man einst nur in der Hot-Rod-Szene kannte. Norm Latham stellte vor einem halben Jahrhundert gerademal 650 Stück seiner Lader her.

Stichwort Zeitmaschine: Es kommen ja noch ein paar weitere Teile aus den goldenen Zeiten des Hod-Rods dazu: Moon-Equip-Ölfilter, Weiand-Pop-Off-Ventil, Cirello-Vertex-Magneto, AA-Kolben und Salih-Aluminium-Zylinder. Die 42er Dell'Orto-SS1-Vergaser stellen wir mal dazu in diese Reihe, auch wenn die sicher leichter zu kriegen sind. Dell'Orto gibt's ja noch.

Den Savior-Rahmen der Kultfirma Amen hatten wir schon erwähnt. In den Seventies kam kaum ein Chopper-Projekt an diesem Rahmenhersteller vorbei. An dessen Rahmen mit Geradwegfederung musste der eine noch junge Fiedler sich seine Scheibchen erst abschneiden.

MOTOR-ANORDNUNG

Apropos Scheibchen abschneiden. Wie also sollte der Sechszylinder-Boxer nun im Rahmen platziert werden? Es ging darum, den Antriebsstrang kompakt und kurz zu halten.

Dass Sandy den Motor horizontal um 180 Grad drehte, erklärt sich von selbst. Der Abtrieb hat an einem Motorrad nun mal nach hinten zu erfolgen. Auch Käfer-Motoren werden in den gar nicht so seltenen Motorradprojekten umgekehrt eingebaut. Dann aber erfolgte der Geniestreich, nämlich die rechtwinklige Umlenkung des Abtriebes. Auch die ist in früheren Projekten schon dagewesen, neu ist aber die Umsetzung in dieser sehr kompakten Anordnung.

Im Flanschgehäuse aus einem VW rotiert ein leichtgewichtiges Crown-Schwungrad. Dem folgt ein rechtwinkliges Kegelradgetriebe, das die Umdrehungen von längs auf quer umlenkt. Die Umlenkung speist nun einen kurzen BDL-Primärantrieb. Der ist allerdings senkrecht angeordnet, denn nunmehr über dem Kegelradgetriebe befindet sich das Baker Sechsgang-Getriebe, genannt »4 in 6«, weil es in ein ursprüngliches Viergang-Gehäuse hineinkonstruiert wurde. Von dort also erledigt eine Kette den Job des Sekundärantriebs. Diese Anordnung

liegt eigentlich nahe, weil davor ja sowieso der Kompressor über dem Kurbelgehäuse thront. Der Platz dahinter wird so gefüllt, und das hält das Fahrwerk tatsächlich kurz und kompakt.

VERQUERE BEDIENELEMENTE

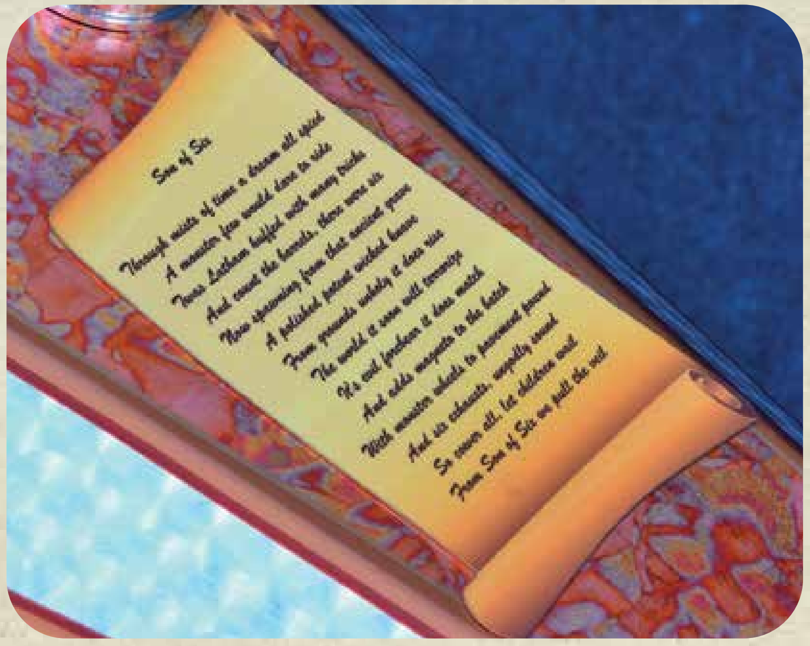
Auf der rechten Seite befindet sich nun, man will es nicht glauben, der Kickstarter. Benutzerfreundlich ist er mit einer weiteren Kette wenigstens etwas niedriger angeordnet. Aber habt ihr schon mal versucht, einen 2,7-Liter-Motor mit sechs Zylindern anzutreten? Okay, die Son of Six hat auch noch

AUCH DAS IST BEWUSSTSEINS-ERWEITERUNG: DAS MONSTER KANN FAHREN, ABER BITTE MIT VOLLER KONZENTRATION

einen elektrischen Anlasser, zu betätigen durch einen Knauf auf der gleichen Seite.

Überhaupt das Fahren. Erwartet nicht, dass die Armaturen konventionell bedient werden. Das Bike hat natürlich eine Fußkupplung, betätigt durch die Wippe auf der linken Seite, einen Handschalthebel, ebenfalls auf der linken Seite, und dann eine Handbremse, die aber nochmal auf der linken Seite. Immerhin, Fußbremse und Gasgriff sind konventionell rechts angeordnet. Wer angesichts der verqueren Bedienelemente während der Fahrt nicht nachdenkt, hat schnell verloren. Wer zu viel nachdenkt, kommt gar nicht erst vom Fleck.

Über Fahrbarkeit wollen wir nicht reden. Aber die Son of Six ist zumindest kürzer geworden als ihr erster Vorgänger mit umgelenktem Sekundärantrieb. Unten: Sandy ehrt Son of Six mit einer eigens verfassten Ode. Für den Fall der Fälle hat das Bike gar einen Kickstarter. Aber wer will sechs Zylinder und 2,7 Liter Hubraum antreten?



Die Girder-Gabel soll von einer 48er Indian kommen, wurde aber stark modifiziert und extrem verlängert. Unten der Blick in die Ventilsteuerung einer Zylinderbank. Die altbackene Stößelsteuerung ist mit einem Satz neuer Kipphebel versehen worden. Die rechtwinklige Umlenkung des Sekundärantriebs gewinnt keinen Schönheitspreis, ist aber am fertigen Custombike sowieso nicht mehr zu sehen

TOTE ERWECKEN

Damit kommen wir zur entscheidenden Frage: Fährt dieses Monster denn auch? Und kann sein Klang Tote erwecken? Ja und ja, brüstet sich Sandy.

Aber den professionellen Customizern von RHJ RetroNation will er zuvor noch seinen aufrichtigen Dank aussprechen, bevor er sich brüsten würde, alles alleine bewältigt zu haben. Allein beim Heben der Teile hätte Sandy sich durchaus schweren gesundheitlichen Schaden zuziehen können. Es genügt ja auch, wenn die Bewusstseinserweiterung sich nur im Geiste abspielt – und nicht im Körper. CB

TECHNIK

SON OF SIX | BJ. 2024
BESITZER UND ERBAUER: ALEXANDER »SANDY« ROCA

MOTOR

längsliegender Sechszylinder-Boxermotor, luftgekühlt

Baujahr .... 1964 (geschätzt)
Hubraum .... 164 cui/2685 ccm
Zylinder 6
Ölversorgung .... Nasssumpf, 3 Liter
Kolben .... AA Performance, 88 mm
Zylinder .... Salih Aluminium
Zylinderkopf .... Corsa Dual Port
Kurbelwelle .... Otto, 6 Pfund
Nockenwelle .... Crown
Zündung .... Cirello Vertex, Magneto
Vergaser .... 2x Dell’Orto-SS1, 42 mm
Auspuff .... RHJ Retro Nation

ANTRIEB

Getriebe .... 6-in-4 Sechsgang-Getriebe, Baker
Primärtrieb .... Kegelrad-Umlenkung und senkrecht angeordnetes BDL-Gehäuse
Kupplung .... Mehrscheibentrockenkupplung, BDL Competitor
Sekundärtrieb .... Rollenkette

FAHRWERK

Rahmen .... Doppelschleifenrahmen mit Geradwegfederung »Amen Savior«
Baujahr 1971
Gabel .... Girder-Gabel, verlängert, Indian Chief 1948
Lenker .... Emgo
Lenkerhalter .... Eigenbau

Räder
vorn .... 21“, Led Sled Invader
hinten .... 21“, Led Sled Invader

Reifen
vorn .... 2.75 x 21, Firestone
hinten .... 140/70-21, Metzeler

Bremse
vorn .... BMI Karts
hinten .... Sprotor

ZUBEHÖR/SPECIALS

Lack .... RHJ Retro Nation, Bob Coslett Pinstriping
Tank .... Prism TC Bros.
Elektrik .... RHJ Retro Nation
Lampe .... Pontiac
Sitz .... RHJ Retro Nation
Fußrasten .... Anderson

METRIE

Leergewicht .... 292 Kilo
Radstand .... 2108 mm

FATHERS OF SIX

Der Corvair-Motor war ein beliebtes Objekt für spektakuläre Motorradumbauten. Wir stellen die Väter des Sechszylinder-Sohnes vor

MICHAEL AHLSDORF (TEXT), ARCHIV FEARLESS FOTOG (FOTOS)

Der Süden Kaliforniens war eine Brutstätte für durchgeknalltes Customizing. Die Heimat der amerikanischen Filmkultur war er sowieso.

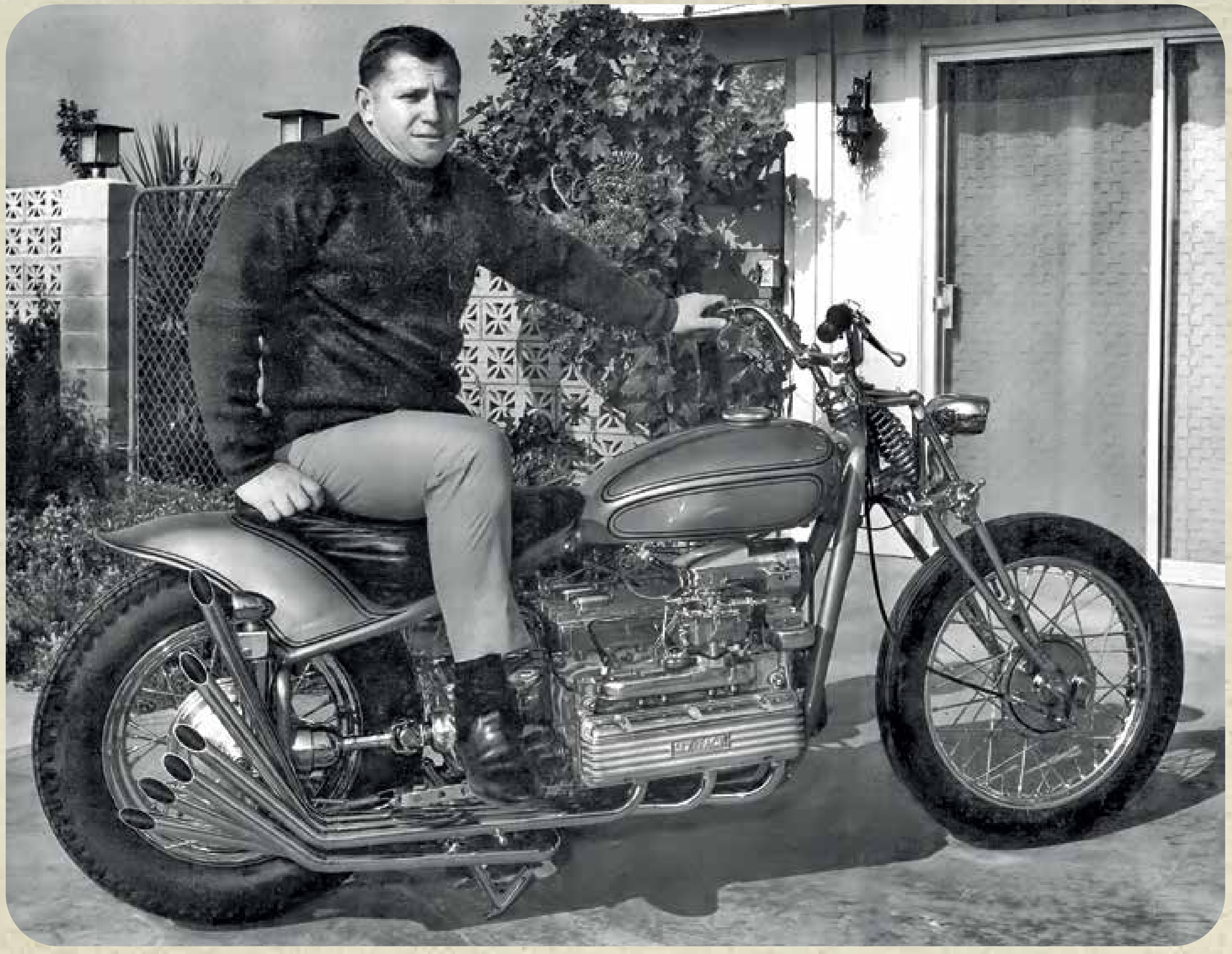
Norman Grabowski war aktiv in beiden Genres. Er war ein Hollywood-Schauspieler, vielleicht einer von den namenlosen. Seine Auftritte beschränkten sich auf Nebenrollen in Batman- und Herbie-Filmen. Seine in diesen Filmen auftretenden Fahrzeuge wurden sicher bekannter, so wie der Ford-T-Hod-Rod des Kookie-Darstellers in »77 Sunset Strip«.

DIE JAHRE DER HOT RODS

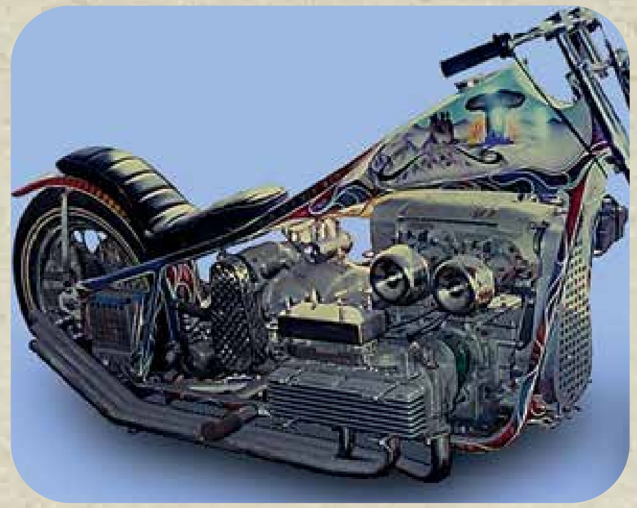
Die Hot-Rod-Kultur ist keine Geburt der 70er-Jahre. Sie kam nach dem Zweiten Weltkrieg auf und hatte ihre erste Blüte in den Sechzigern. Grabowski war damit ziemlich sicher der erste, der einen Corvair-Sechszylinder auf zwei Rädern rollen ließ – und das schon im Jahr 1965.

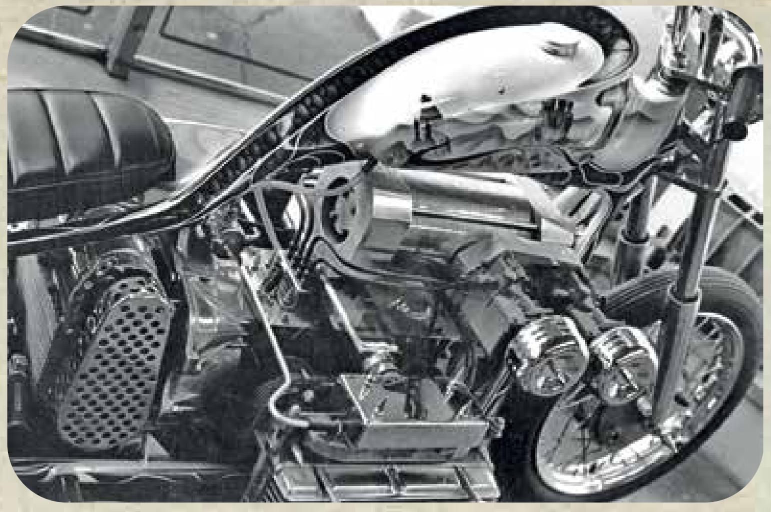
Der Corvair-Motor wurde in den Sixties schnell ein beliebtes Opfer der Hot-Rodder und Car-Customizer. In einem luftigen Motorradfahrwerk konnte Grabowski das Kühlgebläse mit seinem sperrigen Gehäuse natürlich einsparen. So passte der flache Sechszylindermotor in der Basis-Version – also ohne Turbolader – in einen gestreckten Indian 841-Rahmen. Grabowski nannte das Ergebnis »Six Pack«. Diesen Namen gravierte er dann auch auf die Aluminium-Ventildeckel des Corvair-Motors.

Die Linienführung des Sekundär-Antriebs folgte in diesem ersten Corvair-Bike noch der des Motors. Grabowskis Six Pack hatte einen Kardan-Antrieb.



Norman Grabowski war Schauspieler, wirkte in Batman- und Herbie-Filmen mit. Seine Six Pack ging in die Custom-Geschichte ein





Die »Unholy Six« ist verschollen. Es blieben nur ein paar unsaubere Fotos übrig. Dominant über dem Motor thronte bei dem Umbau der Kompressor. Unten rechts: Chuck Torarmino baute ein Corvair-Bike mit Umlenkung des Sekundär-Antriebes. Mit dem aufwendigen Antrieb ist das Bike ein bisschen zu lang geworden

DER CORVAIR-MOTOR WAR IN DEN SIXTIES EIN BELIEBTES OPFER DER HOT-RODDER UND CAR-CUSTOMIZER

UMGELENKTE ANTRIEBE

Der nächste Customizer dachte schon ein bisschen weiter. Chuck Torarmino lenkte den Sekundär-Antrieb rechtwinklig um und führte ihn über ein Kettenzwischengelege zu Getriebe und Kupplung, um dann in der Kette des eigentlichen Sekundär-Antriebs zu enden. Das führte zu einem ziemlich langen Fahrwerk.

Das Corvair-Customizing toppte schließlich Kelsey Martin, ein rebellischer Maler und Konstrukteur. Gegen 1967 baute er zunächst Triumph-Chopper, denn die waren schneller. Im Zeichen der Geschwindigkeit nahm Kelsey es gerne mit allen auf. In diesem Rausch stieß er auf einen Werkzeug- und Formenbauer, der für einen Flugzeugmotorenhersteller in Connecticut arbeitete und in seiner Freizeit an einem weiteren Bike mit Corvair-Motor schraubte. Doch er wurde damit einfach nicht fertig. Kelsey schwatzte ihm das halbfertige Projekt ab.

Und dann schilderte Kelsey, was ihn, den von der Geschwindigkeit Berauschten, weitertrieb: »Ich habe das Ding auf Blöcke gestellt, um herauszufinden, wie ich es bauen wollte. Diese Corvair-Mühle war lang, flach, und es klaffte ein großes Loch im Rahmen über ihr. Mein Kumpel Richie Willett war ein Hot-Rod-Typ. Ich wusste, dass er etwas hatte, das dieses Loch gut füllen konnte: Ein Latham-Kompressor! Er brachte ihn in die Werkstatt – und er passte, als wäre er dafür gemacht worden.«

Das Latham-Kompressorbike musste nur noch Wirklichkeit werden, um die kalifornischen Corvair-Chopper zu übertreffen. Kelsey nannte das Ergebnis »Unholy Six«.

Die Unholy Six war lang, niedrig und in Kelseys Worten »eine böse Waffe«. Ihrem speziell angefertigten Winkelgetriebe folgten ein Harley-Primärantrieb, eine Kupplung und ein Getriebe. Ihren aufgeladenen Corvair-Motor speisten vier Carter-Vergaser mit Seilzug.

Kelsey bewarb mit seiner Unholy Six zunächst seine Firmenpräsentationen im Nordosten der USA. Er steckte dick im Bau- und Immobilen-Geschäft. Aber Bike und Bau passten nicht so richtig zusammen, und Kelsey wollte es sich nicht leisten, seine Kreationen auf den Kaminsims zu stellen. Irgendwann verkaufte er die Unholy Six, und niemand kennt seitdem ihr weiteres Schicksal. Verschwunden und vergessen.

DIE WIEDERGEBURT DER SIX

Ein halbes Jahrhundert lang wurde nach unserem Wissen kein weiteres Motorrad mit Corvair-Motor gebaut. Erst die Son of Six nahm die Herausforderung wieder an. Und das in jeder Hinsicht mit einer Steigerung, die jeweils einzeln schon dagewesen war: Sandys Son of Six hat nun eine rechtwinklige Umlenkung des Sekundärantriebs, einen Latham-Kompressor – und sie hat ein kürzeres Fahrwerk. CB

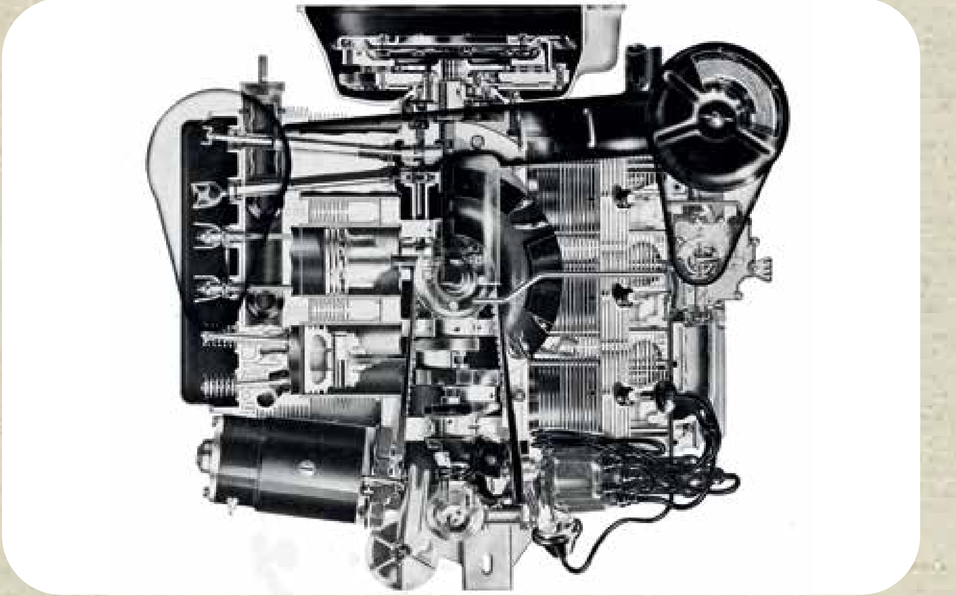
GRANDFATHER SIX

Amerikanische Sechszylinder waren Motoren für arme Leute. Oder für Individualisten

MICHAEL AHLSDORF (TEXT), ARCHIV FEARLESS FOTOG, HEEL VERLAG (FOTOS)

Der Chevrolet Corvair gehört zu den vergessenen Fahrzeugen, denn er war so überhaupt nicht amerikanisch. Heckmotor, Luftkühlung und dann nur sechs Zylinder? Für einen Porsche mochte das ein Superlativ sein. Für den Ami war das eben nur ein Volkswagen.

Genau das sollte der Corvair nach den Vorstellungen des Marketings von General Motors auch werden: Ein Pendant zu den überseeischen, vor allem den deutschen Fahrzeugen, allen voran der VW Käfer. Insofern war der Corvair schon ein Superlativ. Mit 2295 Kubikzentimetern Hubraum kam er im Jahr 1960 auf den Markt. Mit seinem für deutsche Maßstäbe gewaltigen Hubraum lieferte er aber gerademal 80 PS, amerikanische SAE-PS am Motorausgang. Nach deutschen DIN-Maßstäben waren das nur 65 Pferdchen am Hinterrad.



Der Corvair-Motor konnte äußerlich schnell mit einem 911er Motor von Porsche verwechselt werden. Doch während der Porsche schon obenliegende Nockenwellen hatte, erfolgte die Ventilsteuerung des Corvair noch mit Stößeln. Unten: Das Styling des Chevrolet Corvair war voll Sixties. Das kopierte wenig später sogar der NSU Prinz

TURBO GEGEN KOMPRESSOR

Leistung und Hubraum steigerten sich im Lauf der Jahre moderat bis zu 2685 Kubikzentimetern. Aber ab dem Modeljahr 1962 half dem Corvair ein Abgasturbolader auf die Sprünge. Das aufgeladene Modell hieß dann Corvair Spyder.

Die Nomenklatur hatte allerdings ihre Tücken, denn der Basis-Corvair hieß wegen seiner Luftkühlung in der Werbung bereits »Turbo Air«. Wie sollte da der aufgeladene Spyder heißen. Die Werbung nannte ihn also nicht »Turbo Charged«, was für einen Abgasturbolader sachlich richtig gewesen wäre, sondern mit der bekannten amerikanischen Vorliebe für alle Superlative »Super Charged«.

In gewissenhafter Übersetzung wäre ein Supercharger allerdings nicht ein Abgasturbolader, sondern ein Kompressor gewesen. Beide Techniken sind sorgfältig zu unterscheiden: Ein Abgasturbolader nutzt mittels einer Turbine die Abgase zur Aufladung, während ein Kompressor über mechanische oder elektrische Antriebe direkt verdichtet. Die von uns beschriebenen Motorradumbauten sind im Falle der Aufladung also nicht, wie im Fall des Spyders mit einem Abgasturbolader (Turbocharger) sondern mit einem Kompressor (Supercharger) versehen, und zwar mit einem Supercharger des Hot-Rod-Lieferanten Latham.

911 SCHLÄGT CORVAIR

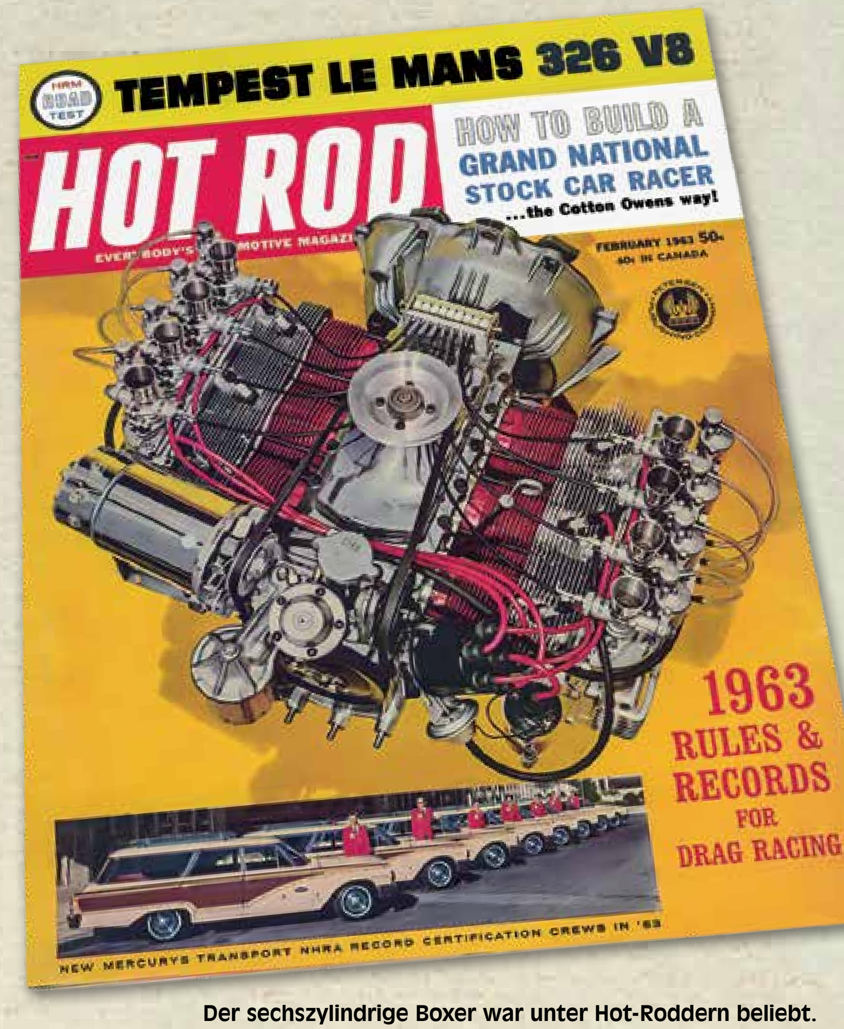
Die aufgeladenen Corvairs leisteten von 1963 bis 1965, also gegen Ende der Produktion der ersten Corvair-Generation, an die 150 SAE-PS. Die schaffte der Porsche 911 mit ebenfalls luftgekühltem Sechszylinder-Boxer und gerademal zwei Litern Hubraum zur gleichen Zeit auch, und zwar 130 DIN-PS am Hinterrad. Und das ganz ohne Aufladung und mit einem weniger kritischen Fahrverhalten als die Corvairs der ersten Generation.

Unter Hot-Roddern wurde der sechzylindrige Boxer schnell zu einem beliebten Opfer. In modifizierter Version schaffte der Motor es schon 1963 auf die Titelseite des gleichnamigen Hot Rod-Magazins.

Heute ist der Chevrolet Corvair ein unbezahlbares Kultfahrzeug. Das könnte nicht nur an seinem Motor liegen, sondern auch an seinem in den Zeitgeist der Sixties passenden Styling, das der NSU Prinz unverfroren und ziemlich exakt kopierte. CB

Der Corvair Spyder hatte einen Abgasturbolader des amerikanischen Auto-Zulieferers Thompson-Ramo-Wooldrige. Beim Supercharger von Latham handelte es sich um einen über Riemen von der Kurbelwelle angetriebenen Kompressor

DER CORVAIR SOLLTE EIN PENDANT ZU DEN ÜBERSEEISCHEN, VOR ALLEM DEN DEUTSCHEN FAHRZEUGEN WERDEN, ALLEN VORAN DER VW KÄFER



Der sechszylindrige Boxer war unter Hot-Roddern beliebt. Er schaffte es sogar auf die Titelseiten der Szene-Magazine